

Vaše značka: 55 791/2014-07
 Naše značka: OPD/0034/15/Hs
 Vyřizuje: Ing. Haas / 575
 Datum: 28.1.2015

SŽDC, s.o.
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došle dne:	1 0. 02. 2015	2
Č.j.:		příloh 1
		listů 1

079105/2015

Věc: Vyjádření k aktualizaci studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, Letiště VHP a Kladna“

K předložené dokumentaci uplatňujeme následující připomínky:

Primární náplní aktualizace Studie proveditelnosti bylo hledání nových variant, kterými by bylo, oproti předchozím návrhům, dosaženo potřebné úrovně ekonomického hodnocení. Proto bylo řešeno na jedné straně především snížení investičních nákladů stavby, na druhé straně byly hledány vyšší přínosy pramenící především ze změn v dopravní technologii a v dopravním modelu (navýšení počtu cestujících).

Na straně snížení investičních nákladů došlo k zapracování několika úsporných řešení. Nejzávažnější je změna vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín na povrchové. Pro objednatele dopravy jsou zásadní úpravy provedené v oblasti dopravní technologie. Nové varianty byly hledány týmem zpracovatele studie, bez průběžných konzultací s objednatelem dopravy. Nalezení vhodného technologického řešení je však jen jedním aspektem problému. Důležitější je reálnost projednání takového řešení a především nalezení dlouhodobého financování takto stanoveného provozu, které bude ležet na objednatelích dopravy. Se závěry předloženými projektantem se však v nejdůležitějších bodech můžeme ztotožnit. Varianty J jsou pro objednatele dopravy neakceptovatelné. Rovněž varianty P nejsou z hlediska provozního konceptu a dopravní obsluhy oblasti vhodné. Při rozhodování mezi variantami J a R musí objednatel dopravy vycházet především z otázky provozních nákladů, které vycházejí jednoznačně lépe pro kratší varianty R, využívající na letištní lince méně náležitostí. Cesta na letiště ve variantách J by byla i časově delší, projektantem prezentovaná myšlenka projíždění některými vlaky v některých stanicích je z dlouhodobého hlediska neudržitelná, zejména zastavení v Hostivici by bylo zcela jistě okamžitě požadováno ze strany města i jeho obyvatel v případě, že by byly tyto vlaky financovány z prostředků regionu (což se předpokládá).

V přepravní prognóze nebyla zahrnuta otázka tarifního znevýhodnění cestujících na letiště při variantách J, kde projedou o jedno tarifní pásmo více oproti variantám R. Nelze ani uvažovat s úpravou tarifních pásem, pásmo navíc totiž reflektuje o 3 km delší trasu u variant J vůči variantám R. Tyto náklady by v opačném případě nesl objednatel dopravy, což není reálné. Při zařazení Hostivice do pražského tarifního pásma by došlo k propadu tržeb ze stávajícího jízdného z Hostivice do Prahy. Toto by muselo být

projednáno i se Středočeským krajem. Proto považujeme za správné u variant J upravit přepravní prognózu a zahrnout do ní toto znevýhodnění.

Z výše uvedených důvodů proto považujeme za správné, že projektant v největší míře rozvinul úvahy o možných modifikacích variant R, které považujeme z našeho pohledu za nejvhodnější, s největšími přínosy pro cestující i pro obsluhu letiště, hlavního města Prahy a přilehlého regionu Kladenska. Výsledky přepravní prognózy zřetelně ukazují, že částečně jednokolejná varianta R2 přitom může být maximálně etapou cílového řešení, pokud vůbec má smysl se takovou variantou zabývat. Pokud by trať byla uvedena do provozu podle varianty R2, vlaky by byly okamžitě po zahájení provozu přetíženy a jen složitě by se hledalo řešení, jak dobudovat zbývající nezbytné stavby. Přerušení provozu krátce po dokončení první etapy stavby by zřejmě nebylo ze strany cestujících akceptováno. Z toho důvodu doporučujeme se nadále soustředit přímo na variantu R1, popř. její modifikace.

Projektant při hledání přínosů šel především cestou zvýšení cestovní rychlosti, a to navýšením počtu spěšných vlaků, popř. projížděním nebo úplným vypuštěním některých zastávek. V této souvislosti upozorňujeme, že zřízení nových železničních zastávek Praha-Výstaviště a Praha-Liboc je v zájmu hlavního města Prahy, městských částí a jejich vznik je v souladu s platnou územně-plánovací dokumentací. Lze však diskutovat o četnosti zastavování v těchto tarifních bodech. Obdobná situace podle našeho názoru panuje u mezilehlých zastávek v úseku Hostivice – Kladno. Z pohledu objednatel dopravy na území hl.m. Prahy je také nepřijatelné ukončení některých vlaků ve stanici Praha-Veleslavín, popř. Praha-Dejvice, navržené v některých variantách. Z těchto důvodů nás ani jeden z projektantem nabízených provozních scénářů plně neuspokojuje.

Požadujeme proto doplnit další modifikaci varianty R1 s následujícím provozním konceptem:

- linka S5 Praha Masarykovo nádr. – Letiště VHP ve špičkovém intervalu 10 min., zastavuje ve všech stanicích a zastávkách
- linka R5 Praha Masarykovo nádr. – Kladno-Ostrovec ve špičkovém intervalu 10 min., všechny spoje projíždí zastávky Praha-Výstaviště a Praha-Liboc, v úseku Hostivice – Kladno zastavuje každý vlak pouze jednou, a to v Jenči a Malém Přitočně dvakrát za hodinu (interval 30 min.), v Pavlově a Pleteném Újezdě jednou za hodinu (interval 60 min.)
- linky S5 a R5 mají ve stanici Praha-Ruzyně cca ideální proklad tak, aby jejich dojezd/odjezd na/z Masarykova nádraží byl v časovém intervalu 3,33 min.
- ve směru Kralupy nad Vltavou budou provozovány linky S4 v intervalu 30 min. a zrychlená linka R4 (nová linka zastavující v nejdůležitějších mezilehlých stanicích a zastávkách) v intervalu 30 min. vzájemný proklad na dojezdu na Masarykovo nádr. v intervalu 10/20 min.
- v úseku Praha Masarykovo nádr. – Praha-Vltavská budou vlaky provozovány v intervalu 3,33 min. (16 tras za hodinu, 2 trasy zůstávají volné), což při jízdě 3 min. je reálné uskutečnit
- lze volit vhodnou organizaci provozu na kolejích 701 a 702 po Negrelliho viaduktu, např. kralupské vlaky vést výhradně po koleji 702, aby ve stanici Praha-Vltavská nedocházelo ke křížení spojů, poloha vlaků linky S4 volena tak, aby docházelo ke křížování ve stanici Praha-Vltavská (odpovídá stávajícímu stavu)

- zabezpečovací zařízení musí umožnit takovou organizaci provozu, domníváme se, že stavba Praha – letiště – Kladno je tak zásadní, že je zapotřebí hledat vhodnou technickou konfiguraci zabezpečovacího zařízení odpovídající potřebám technologie provozu a nikoli opačně (jak je na síti SŽDC při přípravě staveb mnohdy obvyklé) přizpůsobovat dopravní technologii a rozsah provozu předem zvolenému typu zabezpečovacího zařízení

Žádáme o dodatečné posouzení této varianty včetně promítnutí do dopravního modelu a ekonomického hodnocení.

Souběžně s preferencí varianty R1 považujeme za nezbytné zřízení travelátoru mezi stanicemi Praha hl.n. a Praha Masarykovo nádraží, popř. autobusovým nádražím Praha-Florenc. Tato část stavby by měla zásadní smysl pro železniční i městskou dopravu, a to i bez realizace železniční trati na letiště. Zájem o využití travelátoru by byl velký již nyní. Z toho důvodu považujeme za správné, aby byly do variant R započítány investiční náklady související s výstavbou travelátoru, ale na druhou stranu, aby byly zahrnuty také všechny přínosy plynoucí z tohoto zařízení, a to včetně přínosů týkajících se přepravy neletištních, popř. nekladenských cestujících travelátorem.

K dalším částem dokumentace uvádíme pouze jednotlivé stručné připomínky:

- Je sladěna Studie proveditelnosti s dokumentací Modernizace Masarykova nádraží, např. v otázce zábrzdné vzdálenosti, délky kolejí a nástupišť, umístění návěstidel atd.?
- Délka nástupišť musí odpovídat ve všech případech délce soupravy 200 metrů.
- Nasazení jednotek řady 471 na trati Praha – Letiště VHP – Kladno není reálné (nadto v předpokládaných počtech nasazených vozidel). Současné jednotky jsou využity na jiných tratích (v roce 2019 lze předpokládat snahu dopravce o okamžité zafixování stabilního nasazení stávajících jednotek na další období, nelze očekávat, že by dopravce jednotky ponechal mimo provoz a vyčkával na dokončení modernizace trati Praha – letiště - Kladno) a výroba nových není již možná. Lze předpokládat, že výběr dopravce na trati Praha – letiště – Kladno bude po úplné změně provozního konceptu předmětem výběrového řízení, kde budou přesně definovány požadavky na vozidla. Z toho důvodu lze uvažovat nasazení trakčně vhodnějších vozidel, než je řada 471. Zůstává otázkou, zda by využití takových vozidel a případné další zkrácení jízdních dob nebylo přínosné pro další zlepšení ekonomického hodnocení. Řešení s nasazením trakčně vhodnějších vozidel by mohlo zjednodušit i dopravní technologii v úseku Praha Masarykovo nádr. – Praha-Vltavská (viz návrh nové varianty provozního konceptu dle ROPID).
- V Jenči požadujeme zajistit přístup autobusové dopravy k zastávce i ze severní strany (návažná linka ze směru Dobrovíz).

- Doporučujeme dále upravit plán linkového vedení MHD Kladno, aby bylo zajištěno lepší napojení města na železniční dopravu. Bylo by vhodné trasovat k nádraží především linku, která by pokryla severní část kročehlavského sídliště (trasa po Vodárenské ulici).
- Při výpočtu převedené dopravy nejsou pro IAD připočteny časové ztráty vzniklé kongescemi.
- Cena za vlkm je uváděna cca 99 - 113 Kč/vlkm pro dejvickou větev, resp. 68 - 87 Kč/vlkm pro jinonickou větev. V porovnání s aktuálními náklady regionální železniční dopravy se tyto částky jeví nízké, obzvláště u dejvické trati, kde bude vysoký podíl pouze ve špičce nasazovaných vozidel s malými kilometrickými proběhy. Současně se bude jednat o moderní vozidla s vysokými odpisy. Je však zřejmé, že určení těchto nákladů nebude snadnou záležitostí a bude se jednat maximálně o hrubý odborný odhad, reálná cena bude určena až pro proběhnutí vypsání veřejné soutěže.

Z výše uvedených připomínek je zřejmé, že ROPID podporuje realizaci trati dle varianty R1 s doplněním travelátoru mezi hlavním a Masarykovým nádražím (popř. ÚAN Florenc). Požadujeme doplnit modifikovanou variantu s alternativním provozním konceptem. Další připomínky budou vzneseny v rámci projednávání dalších aktualizací studie proveditelnosti, popř. v dalších stupních dokumentace.

S pozdravem



Pavel Procházka
pověřený řízením organizace